Deutscher Bundestag **Drucksache 14/743**
14. Wahlperiode 09. 04. 99

Schriftliche Fragen

mit den in der Woche vom 6. April 1999
eingegangenen Antworten der Bundesregierung

Verzeichnis der Fragenden

Verzeichnis der Fragen nach Geschäftsbereichen der Bundesregierung

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

MEIER DRUCK — (f) 00.04.1999 Kr

Geschäftsbereich des Bundeskanzlers und des Bundeskanzleramtes

1. Abgeordnete **Ilse Aigner** (CDU/CSU)

Hat Bundeskanzler Gerhard Schröder im Zusammenhang mit dem Photo-Shooting für das Magazin „Life-Style" unmittelbar oder mittelbar geldwerte Vorteile erlangt?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Frank-Walter Steinmeier vom 8. April 1999

Nein.

2. Abgeordnete **Ilse Aigner** (CDU/CSU)

Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung auf die deutsche Textilwirtschaft ein, die durch die Aussage des Bundeskanzlers: „italienische Maßanzüge sitzen am besten" erzielt wurde?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Frank-Walter Steinmeier vom 8. April 1999

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, persönliche Angelegenheiten des Bundeskanzlers, wie z. B. die Wahl seiner Garderobe, zu kommentieren.

3. Abgeordneter **Thomas Dörflinger** (CDU/CSU)

War die von Bundeskanzler Gerhard Schröder zum Zweck der Porträtierung getragene Designerkleidung, nämlich ein Brioni-Cashmere-Mantel (Wert angeblich 4000 DM), ein Kiton-Anzug (Wert angeblich 3000 DM) und Alden-Pferdelederspezialschuhe (Wert angeblich 900 DM) sein Eigentum, oder hat er in geliehenen Textilien posiert?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Frank-Walter Steinmeier vom 8. April 1999

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung zu Fragen der Garderobe des Bundeskanzlers Auskunft zu geben.

4. Abgeordneter **Thomas Dörflinger** (CDU/CSU)

Gab es hinsichtlich der von Bundeskanzler Gerhard Schröder für die Fotosession der Zeitung „Life-Style" Verträge bezüglich der von ihm getragenen Designerkleidung mit den Firmen Brioni (Cashmere-Mantel im Wert von angeblich 4000 DM), Kiton (Anzug im Wert von angeblich 3000 DM) und Alden (Pferdelederspezialschuhe im Wert von angeblich 900 DM)?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Frank-Walter Steinmeier vom 8. April 1999

Nein.

5. Abgeordneter **Norbert Röttgen** (CDU/CSU)

Welche Funktion erfüllt derzeit die Funkempfangsanlage des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung in Meckenheim-Ersdorf, und welche Planungen gibt es im Hinblick auf die weitere Verwendung der Anlage?

Antwort des Staatssekretärs Uwe-Karsten Heye vom 7. April 1999

Zur Unterrichtung der Bundesregierung über die Berichterstattung in den elektronischen Medien unterhält das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung seit 1981 die Funkempfangsstelle Ersdorf, in der in- und ausländische Hörfunk- und Nachrichtenagentur-Sendungen nach Maßgabe der Auswertungsbereiche der Nachrichtenabteilung empfangen werden.

Im Rahmen der zunehmenden Ausstrahlung relevanter Programme über Satellit erfolgt sukzessive eine Umstellung auf diese Technik auch auf der Empfangsseite.

Es ist davon auszugehen, daß bis Ende 2001 die technische Entwicklung soweit abgeschlossen ist, daß der Betrieb der Funkempfangsstelle durch das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung nicht mehr erforderlich ist.

Da nach dem derzeitigen Stand der Verhandlungen mit anderen Stellen aus dem Bundesbereich kein Interesse an einer Übernahme ersichtlich ist, beabsichtigt das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, die Anlage nach der Einstellung des Empfangs abzubauen.

Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts

6. Abgeordneter **Dr. Heiner Geißler** (CDU/CSU)

Bezieht sich nach Auffassung der Bundesregierung die angeblich zusätzliche Einführung des Menschenrechtsstatus möglicher Empfängerländer von Rüstungsexporten als Entscheidungskriterium bei der Genehmigung entsprechender Exporte ausschließlich auf das Risiko einer Nutzung der exportierten Geräte zu internen Repressionen (vgl. Antwort auf Frage 4 in Drucksache 14/674)?

Antwort des Staatsministers Günter Verheugen vom 8. April 1999

Die Bundesregierung berücksichtigt die Lage der Menschenrechte im Empfängerland. Dabei wendet sie insbesondere das Kriterium 2 des Verhaltenskodex der Europäischen Union für Waffenausfuhren an, das im Wortlaut wie folgt lautet:

„Die Achtung der Menschenrechte im Endbestimmungsland

Die Mitgliedstaaten werden, nachdem sie eine Bewertung der Haltung des Empfängerlandes zu den einschlägigen Grundsätzen in den Menschenrechtsübereinkünften vorgenommen haben,

a) keine Ausfuhrgenehmigungen erteilen, wenn eindeutig das Risiko besteht, daß das zur Ausfuhr bestimmte Gerät zur internen Repression benutzt werden könnte;

b) besondere Vorsicht und Wachsamkeit bei der von Fall zu Fall und unter Berücksichtigung der Art der Ausrüstung erfolgenden Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen an Länder walten lassen, in denen von den zuständigen Gremien der VN, des Europarats oder der EU schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen festgestellt wurden.

Für diese Zwecke wird Ausrüstung, die zu interner Repression benutzt werden könnte, unter anderem solche oder vergleichbare Ausrüstung umfassen, die vom angegebenen Endverwender nachweislich zu interner Repression benutzt worden ist oder bei der Grund zur Annahme besteht, daß sie an der angegebenen Endverwendung bzw. am angegebenen Endverwender vorbeigeleitet wird und zu interner Repression genutzt wird. Entsprechend dem operativen Paragraphen 1 dieses Verhaltenskodex wird die Art der Ausrüstung sorgfältig geprüft werden, insbesondere wenn ihre Verwendung für Zwecke der inneren Sicherheit beabsichtigt ist. Interne Repression umfaßt unter anderem Folter sowie andere grausame, unmenschliche und erniedrigende Behandlung oder Bestrafung, summarische oder willkürliche Hinrichtungen, das Verschwindenlassen von Personen, willkürliche Verhaftungen und andere schwere Verletzungen der Menschenrechte und Grundfreiheiten, wie sie in den einschlägigen Menschenrechtsübereinkünften, einschließlich der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und des Internationalen Pakts über bürgerliche und politische Rechte, niedergelegt sind."

Hieraus ergibt sich, daß die Art der Ausrüstung ein entscheidendes Beurteilungskriterium ist. Der Verhaltenskodex in Verbindung mit unseren nationalen Exportkontrollvorschriften führt zu einer generell restriktiven Handhabung bei Waffenexporten in Länder mit problematischem Menschenrechtsstatus ohne ausschließliche Beschränkung auf das Risiko einer Nutzung der exportierten Geräte zu internen Repressionen.

7. Abgeordneter **Dr. Heiner Geißler** (CDU/CSU)

Welche Bedeutung hat bei der Entscheidung über die Lieferung von vier U-Booten an die Türkei die konkrete Menschenrechtssituation zu diesem Zeitpunkt gespielt?

Antwort des Staatsministers Günter Verheugen
vom 8. April 1999

Die Menschenrechtssituation in einem Empfängerland hat – wie bei Frage 6 näher ausgeführt – hohe Bedeutung bei Rüstungsexportentscheidungen. Im konkreten Fall führte sie im Ergebnis nicht zu einer ablehnenden Entscheidung, da nicht ersichtlich war und ist, daß die U-Boote bei Menschenrechtsverletzungen oder zur internen Repression eingesetzt werden könnten. Zudem war die Bundesregierung durch die positive Entscheidung ihrer Vorgängerregierung auf die Voranfrage zu den Genehmigungsaussichten des Exports der U-Boote bereits gebunden.

8. Abgeordneter **Dr. Heiner Geißler** (CDU/CSU)

In welcher Weise wurde der Menschenrechtsbeauftragte der Bundesregierung in die Entscheidungsfindung über die Genehmigung für die Lieferung von vier U-Booten an die Türkei eingebunden?

Antwort des Staatsministers Günter Verheugen
vom 8. April 1999

Aus den in der Antwort zu Frage 7 genannten Gründen gab es keine Veranlassung, den Menschenrechtsbeauftragten der Bundesregierung in die Entscheidungsfindung einzubinden.

9. Abgeordneter **Thomas Kossendey** (CDU/CSU)

Ist der Bundesregierung bekannt (s. FAZ vom 18./19 Februar 1999), daß Abdullah Öcalan, Chef der PKK, mit einem von zyprischen Behörden ausgestellten Paß in Nairobi verhaftet wurde, und wenn ja, leitet die Bundesregierung daraus besondere Maßnahmen für die in Zypern ausgestellten Visa her?

Antwort des Staatsministers Günter Verheugen
vom 8. April 1999

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Abdullah Öcalan mit dem verfälschten Paß eines griechenzyprischen Journalisten in Nairobi verhaftet wurde. Der Bundesregierung ist dagegen unbekannt, wer ihn mit diesem Paß ausgestattet hat.

Besondere Maßnahmen im Sinne der Frage leiten sich für die Bundesregierung aus diesem Sachverhalt nicht ab.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern

10. Abgeordneter **Thomas Kossendey** (CDU/CSU)

Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf aufgrund der Tatsache, daß eine Abschiebung von türkischen Asylsuchenden, deren Asylantrag rechtskräftig abgelehnt worden ist, häufig daran scheitert, daß diesen Asylsuchenden durch Beschluß des Ministerrats die türkische Staatsangehörigkeit aberkannt wird, weil sie nicht zur Ableistung des Wehrdienstes in der Türkei bereit sind, und wenn ja, welchen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast vom 6. April 1999

Die Thematik wurde bisher von den gemäß Artikel 83 des Grundgesetzes für die Durchführung des Ausländergesetzes zuständigen Ländern gegenüber dem Bund nicht problematisiert. Die Bundesregierung geht deshalb davon aus, daß es sich nur um eine sehr geringe Anzahl von Fällen handeln kann, so daß gegenwärtig kein Handlungsbedarf gesehen wird.

11. Abgeordneter **Thomas Kossendey** (CDU/CSU)

Wie viele Fälle von Nichtabschiebbarkeit aus diesen Gründen sind dem Auswärtigen Amt bekannt?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast vom 6. April 1999

Das Auswärtige Amt erhält von Einzelfällen in Rückführungsangelegenheiten nur dann Kenntnis, wenn es von Innenbehörden um Amtshilfe gebeten wird. In den seltenen Fällen, in denen sich das Auswärtige Amt wunschgemäß gegenüber türkischen Behörden für die Ausstellung von Heimreisedokumenten an Personen eingesetzt hat, die wegen Nichtableistung des Wehrdienstes gemäß geltendem türkischen Recht ausgebürgert worden waren, lehnen die türkischen Behörden die erbetene Paßersatzbeschaffung ab. Über Fälle dieser Art führt das Auswärtige Amt keine gesonderte Statistik.

12. Abgeordneter **Dr. Max Stadler** (F.D.P.)

Stellt die Bundesregierung konkrete Überlegungen zur Kürzung der Beamtenpensionen an, wie sie der Bundestagsabgeordnete Oswald Metzger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) in der Zeitschrift „Die Woche“ vom 25. März 1999 auf die Frage nach Sparmaßnahmen wie folgt formuliert hat: „Wir müssen auch an die Versor-

gung der Beamten herangehen. Im Vergleich zum Normalrentner stehen sich Beamte erheblich besser, schon wegen ihrer 13. Monatspension. Die Höhe der Pension richtet sich im übrigen nach dem letzten Dienstgehalt, nicht wie beim Rentner nach der gesamten Lebensleistung. Das muß sich ändern"?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast
vom 6. April 1999

Die Bundesregierung wird – wie in der Koalitionsvereinbarung festgelegt – Beamtenversorgung und Rentenrecht im Einklang fortentwikkeln. Die in der Frage genannten Punkte werden dabei jedoch nicht im Vordergrund stehen. Was Sonderzahlungen (z. B. Weihnachtsgeld) angeht, so wirken sich diese in beiden Systemen steigernd auf die Alterseinkünfte aus. Systematisch besteht der Unterschied darin, daß diese Zahlungen im Rentenrecht die monatliche Rente über eine Steigerung der Bemessungsgrundlage erhöhen, während bei den Pensionen eine gesonderte Auszahlung erfolgt.

Ein Anknüpfen der Pensionen an das gesamte Lebenseinkommen statt an die letzten Berufsjahre würde nicht nur eine Verfassungsänderung bedingen, sondern auch gravierende Rückwirkungen auf den Zuschnitt der Aktiveinkommen haben, so daß sich ein Spareffekt für die öffentlichen Haushalte zumindest stark relativieren würde.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen

13. Abgeordneter
Dr. Wolf Bauer
(CDU/CSU)

Wie stellt sich die Bundesregierung die Umsetzung des Abschnitts der Petition 2-12-08-053-21808 vor, der fordert, daß diejenigen Teile des Truppenübungsplatzes Vogelsang aus der militärischen Nutzung herausgenommen werden, welche nördlich der Urft/Urfttalsperre liegen, sowie die nördlich davon gelegenen Waldstreifen und der zwischen Obersee und Urftsee gelegene Teil der Gemeinde Simmerath, incl. Schießanlage Malsbenden sowie die Schießbahnen 7 und 8?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Der Forderung des Deutschen Bundestages, Teile des Truppenübungsplatzes Vogelsang kurzfristig aufzugeben und in eine zivile Nachnutzung zu überführen, hat die Bundesregierung aus außen-, bündnis- und sicherheitspolitischen Gründen nicht entsprechen können. Auf die Stellungnahme der Bundesregierung vom 12. Juni 1997 gegenüber der Präsidentin des Deutschen Bundestages darf ich hinweisen.

Die belgischen Streitkräfte sind jedoch bereit, die zivile Mitbenutzung einzelner Teilbereiche (Kreisstraße 7, Kermeter, Ober- und Urftsee) zu ermöglichen. Die hierfür notwendigen vertraglichen Voraussetzungen wurden inzwischen erarbeitet. In der 13. Kalenderwoche fanden unter Beteiligung der belgischen Streitkräfte, der zuständigen Oberfinanzdirektion Köln sowie der Anliegergemeinden Gespräche über die noch offenen haftungs- und versicherungsrechtlichen Fragen statt. Sobald diese geklärt sind, steht einem Abschluß der Mitbenutzungsvereinbarung nichts mehr im Wege.

14. Abgeordneter
Klaus
Brähmig
(CDU/CSU)

Wird die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Dr. Werner Müller, bei seiner Ansprache zur Eröffnung der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) in Berlin am 6. März 1999, sich bis zur Vereinheitlichung der „zum Teil gewaltigen Unterschiede bei den Mehrwertsteuersätzen der Mitgliedstaaten” der Europäischen Union, die „ein großes Handicap” für die deutsche Touristikbranche bedeuten, für „eine deutsche Zwischenregelung” einzusetzen, in konkrete Schritte umsetzen, und wenn ja, wann plant die Bundesregierung eine Initiative zur Einführung einer solchen „deutschen Zwischenregelung”?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Das Gemeinschaftsrecht sieht seit 1993 vor, daß die Umsätze im Gaststättengewerbe EU-weit grundsätzlich dem allgemeinen MWSt-Satz unterliegen müssen. Derzeit können nur noch einige Mitgliedstaaten übergangsweise die Umsätze im Gaststättengewerbe weiterhin mit dem ermäßigten MWSt-Satz belegen. Die Einführung eines ermäßigten MWSt-Satzes für das Gaststättengewerbe in Deutschland wäre nur möglich, wenn das Gemeinschaftsrecht entsprechend geändert werden würde. Hierzu bedarf es eines Vorschlags der Europäischen Kommission und eines einstimmigen Beschlusses des EU-Ministerrates.

Ebenfalls seit 1993 sieht das geltende Gemeinschaftsrecht rechtlich verbindlich die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten vor, Übernachtungsleistungen (Beherbergungsumsätze) der Hotels mit dem ermäßigten MWSt-Satz zu besteuern. Wegen der damit verbundenen Steuermindereinnahmen von rd. 1 350 Mio. DM jährlich, aber auch aus steuersystematischen Gründen, kann die Bundesregierung über eine entsprechende Gesetzesänderung in Deutschland z. Z. nicht isoliert von den anstehenden steuer- und finanzpolitischen Entscheidungen Festlegungen treffen.

15. Abgeordneter **Dirk Fischer (Hamburg)** (CDU/CSU)

In welcher Höhe werden die Personengruppen, die keine Sozialversicherungsbeiträge zahlen, – jeweils einzeln aufgeführt – durch die mit der ökologischen Steuerreform
a) eingeführte Stromsteuer,
b) Mineralölsteuererhöhung auf Kraftstoffe,
c) Mineralölsteuererhöhung auf Heizöle und auf Gas
zusätzlich belastet?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 7. April 1999

Die Sozialversicherung umfaßt die Kranken-, Unfall-, Renten- und Arbeitslosenversicherung. Mit dem am 1. April 1999 in Kraft getretenen Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform wird die Senkung des Beitragssatzes zur Rentenversicherung finanziert. Da Sie konkret die „ökologische Steuerreform” aufgreifen, gehe ich davon aus, daß Sie die Personengruppen ansprechen, die nach der gesetzlichen Rentenversicherung nicht der Versicherungspflicht unterliegen. Zu diesen Personengruppen gehören insbesondere die Beamten, Berufssoldaten u. ä., Bezieher einer Vollrente wegen Alters (Rentner), die meisten Selbständigen, in der Regel Studenten sowie Sozialhilfeempfänger.

Grundsätzlich werden alle Personengruppen, ob versicherungspflichtig oder nicht, zum einen mit der Stromsteuer in Höhe von 20 DM je Megawattstunde belastet, wenn sie zum Beispiel Strom in ihren Haushalten verbrauchen. Für vor dem 1. April 1999 installierte Nachtspeicherheizungen ist ein ermäßigter Steuersatz von 10 DM je Megawattstunde vorgesehen, weil diese Anlagen überwiegend von Haushalten unterer Einkommensschichten betrieben werden.

Soweit die Haushalte mit Heizöl oder Erdgas beheizt werden, erfahren sie zum anderen eine Mehrbelastung in Höhe von 4 Pfennigen je Liter Heizöl, bzw. 3,20 DM je Megawattstunde Erdgas. Benutzer von Personenkraftwagen werden wegen der Erhöhung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe um 6 Pfennige je Liter mehr belastet.

Die Gesamtbelastung hängt von den jeweiligen Verbräuchen der Personengruppen ab. Sie kann zudem innerhalb einer Personengruppe sehr unterschiedlich sein. Zwei Beispiele über die durchschnittliche monatliche Mehrbelastung von Haushalten führe ich auf:

– Beamte: Ehepaar mit 2 Kindern, Einkommen: 5000 DM, Erdgas: 1540 kWh, Benzin: 15000 km Jahresfahrleistung und Verbrauch von 8,5 Liter/100 km, Strom: 385 kWh = Mehrbelastung: 19,01 DM.
– Rentnerehepaar (ohne Kinder): Rente: 3000 DM, Heizöl: 125 Liter, Benzin: 10000 km Jahresfahrleistung und Verbrauch von 7 Liter/100 km, Strom: 234 kWh = Mehrbelastung: 13,17 DM.

16. Abgeordneter **Dirk Fischer (Hamburg)** (CDU/CSU)

Wie und in welcher Höhe erhalten diese Personengruppen – jeweils einzeln aufgeführt – eine Kompensation für die zusätzlichen Belastungen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 7. April 1999

Das Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform darf nicht isoliert betrachtet werden, denn es ist Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts zur Entlastung insbesondere der Familien und zur Belebung des Arbeitsmarktes. Generell werden sich die damit verbundenen wirtschaftlichen Impulse positiv auf alle Personengruppen auswirken.

Durch die Absenkung des Beitragssatzes zur Rentenversicherung werden die Renten steigen, weil sich die Renten an der Entwicklung der Nettolöhne orientieren.

Bei Sozialhilfeempfängern wird der notwendige Lebensunterhalt durch die Sozialhilfe abgedeckt. Die laufenden Leistungen sind bedarfsdekkend bemessen. Die Miete und die Kosten der Heizung werden regelmäßig in tatsächlicher Höhe vom Sozialamt übernommen, so daß sich eine Erhöhung der Energiekosten durch die Steuerreform für die Sozialhilfeempfänger nicht belastend auswirkt. Bei erwerbstätigen Sozialhilfeempfängern wirken sich die Entlastungen bei den Sozialversicherungsbeiträgen positiv aus, weil höhere Nettoarbeitsentgelte zur Verminderung der Sozialhilfebedürfigkeit führen.

Für Studenten steigen aufgrund der mit der Steuerreform erzielten Beschäftigungseffekte die Chancen auf einen Arbeitsplatz. Ihnen kommt im übrigen die deutliche Aufstockung der Mittel für Bildung und Forschung zugute.

Beamte profitieren nicht von der beschlossenen Senkung der Beitragssätze in der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten, weil sie versicherungsfrei sind. Allerdings teilen die Beamten nicht die Sorge der meisten Arbeitnehmer um den Erhalt ihres Arbeitsplatzes.

17. Abgeordneter **Peter Götz** (CDU/CSU)

Warum erwägt die Bundesregierung nicht, die Benutzer einer Stromheizung, die sich trotz der höheren Kosten gegenüber Öl- oder Erdgasheizung aus Gründen des Umweltschutzes für die Installation einer solchen Heizung entschlossen hatten, von der Erhöhung der Energiebesteuerung auszunehmen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung, mit Strom betriebene Heizungen – dies sind in der Regel Nachtspeicherheizungen – seien ökologisch sinnvoller als Öl- oder Gasheizungen. Nachtspeicherheizungen werden oft dort installiert, wo der Einbau einer Ölheizung mangels ausreichenden Platzes oder einer Gasheizung wegen eines fehlenden Anschlusses an das Erdgasnetz nicht möglich ist. Dennoch sieht das am 1. April 1999 in Kraft tretende Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform eine Steuerermäßigung für vor dem 1. April 1999 installierte Nachtspeicherheizungen vor, weil diese überwiegend von Haushalten unterer Einkommensschichten genutzt werden.

18. Abgeordneter **Günther Friedrich Nolting** (F.D.P.)

Treffen Meldungen zu, daß das Bundesministerium der Finanzen erwägt, die Zollämter in Minden/Westfalen und Lübbecke zusammenzulegen, und wenn ja, teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß alle wirtschaftlichen, geographischen und verkehrstechnischen Strukturen in der Region gegen eine Auflösung des Zollamtes Minden sprechen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Der Bundesrechnungshof prüft derzeit bundesweit die räumliche Konzentration der Binnenzollstellen.

Im Rahmen dieser Untersuchung hat der Bundesrechnungshof eine Reorganisation der Zollämter in der Region Minden/Lübbecke empfohlen. Er hält es aus verwaltungsökonomischen Gründen für erforderlich, die Amtsbezirke der ca. 22 km voneinander entfernen Zollämter Minden und Lübbecke zusammenzulegen und das Zollamt Minden aufzuheben.

Weiterhin schlägt der Bundesrechnungshof vor, das Zollamt Bad Oeynhausen und die Abfertigungsstelle Bünde aufzuheben und die Amtsbezirke dieser Zollstellen dem Zollamt Herford zuzuordnen.

Die zuständige Oberfinanzdirektion Köln ist beauftragt worden, das Untersuchungsergebnis zu bewerten und zu den Vorschlägen des Bundesrechnungshofes Stellung zu nehmen.

Die Stellungnahme der Oberfinanzdirektion Köln wird voraussichtlich Mitte April 1999 vorliegen. Erst danach kann unter Berücksichtigung der Feststellungen der Oberfinanzdirektion Köln entschieden werden, ob den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Straffung der Zollämter in den Kreisen Herford und Minden/Lübbecke gefolgt werden kann.

Bei den zu treffenden Standortentscheidungen werden selbstverständlich die spezifischen Strukturmerkmale der Region Minden sowie die Interessen der betroffenen Wirtschaftsbeteiligten angemessen berücksichtigt.

19. Abgeordneter
Ronald Pofalla
(CDU/CSU)

Besteht im Steuerrecht ein Unterschied zwischen einem Dreifamilienhaus und einem Einfamilienhaus mit zwei Einliegerwohnungen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 6. April 1999

Die Unterscheidung zwischen einem Dreifamilienhaus und einem Einfamilienhaus mit zwei Einliegerwohnungen ist einkommensteuerrechtlich ohne Bedeutung.

20. Abgeordneter
Ronald Pofalla
(CDU/CSU)

Werden auf Einliegerwohnungen entfallende Kosten beim Eigentümer, der in demselben Haus die Hauptwohnung bewohnt, steuermindernd auch dann berücksichtigt, wenn er zusätzlich eine oder beide Einliegerwohnungen selbst nutzt?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 6. April 1999

Die steuermindernde Berücksichtigung von Aufwendungen hängt von der Nutzung der Wohnungen ab. Wird eine Wohnung vermietet, sind im Zusammenhang damit anfallende Aufwendungen nach § 9 Abs. 1 des Einkommensteuergesetzes als Werbungskosten abziehbar. Etwas anderes gilt für eine oder mehrere vom Eigentümer selbstgenutzte Wohnungen. Seit Einführung der sog. Konsumgutlösung im Jahre 1987 muß der Gebrauchs- oder Nutzungswert selbstgenutzten Wohneigentums grundsätzlich nicht mehr versteuert werden. Aufwendungen für eine solche Wohnung gehören daher zu den nach § 12 Nr. 1 des Einkommensteuergesetzes nicht abzugsfähigen Kosten der Lebensführung. Das Einkommensteuergesetz enthielt allerdings für eigengenutzte Wohnungen, bei denen im Veranlagungszeitraum 1986 die Voraussetzungen für die Ermittlung des Nutzungswerts als Überschuß des Mietwerts über die Werbungskosten vorgelegen haben, eine Übergangsregelung. Danach konnte die Besteuerung längstens bis einschließlich 1998 fortgeführt werden. Mit Wegfall der sog. Großen Übergangsregelung ab 1999 kann der Eigentümer Aufwendungen, die auf die von ihm selbst genutzte Wohnung oder die von ihm selbst genutzten Wohnungen entfallen, nicht mehr als Werbungskosten abziehen. Dies gilt unabhängig davon, ob sich diese Wohnungen in einem Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung oder in einem Mehrfamilienhaus befinden.

21. Abgeordneter
Andreas Schmidt (Mülheim)
(CDU/CSU)

Wird sich hinsichtlich der steuerlichen Behandlung eines Dreifamilienhauses oder eines Einfamilienhauses mit zwei Einliegerwohnungen durch die am 19. März 1999 vom Bundesrat verabschiedeten Steuergesetze nach deren Inkrafttreten etwas ändern?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 6. April 1999

Das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 enthält keine Sonderregelungen für die einkommensteuerrechtliche Behandlung von Dreifamilienhäusern und Einfamilienhäusern mit Einliegerwohnungen.

22. Abgeordneter
Andreas Schmidt (Mülheim)
(CDU/CSU)

Welche Nachweise vom Eigentümer verlangen die gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich einer steuerlich zu berücksichtigenden Vermietung von Einliegerwohnungen im ansonsten selbstgenutzten Haus?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 6. April 1999

Der Eigentümer einer vermieteten Wohnung kann nach § 9 Abs. 1 des Einkommensteuergesetzes auf eine solche Wohnung entfallende Aufwendungen (z. B. Renovierungskosten) als Werbungskosten bei den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung abziehen. Voraussetzung ist, daß er die Aufwendungen glaubhaft macht oder nachweist. Dies gilt unabhängig davon, ob sich diese Wohnung in einem Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung oder in einem Mehrfamilienhaus befindet. Bis 1998 einschließlich hatte der Eigentümer darüber hinaus die Möglichkeit, anstelle der tatsächlichen Werbungskosten nach § 9 a Satz 1 Nr. 1 des Einkommensteuergesetzes einen Werbungskosten-Pauschbetrag in Höhe von 42 DM pro qm Wohnfläche abzuziehen. Diese erst 1996 eingeführte Pauschalierungsregelung ist durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 mit Wirkung ab 1999 gestrichen worden. Diese zunächst als Vereinfachung gedachte Regelung hat sich in der Praxis als erhebliche Komplizierung erwiesen. Aufwendungen können damit künftig wiederum nur in glaubhaft gemachter oder nachgewiesener Höhe als Werbungskosten abgezogen werden.

23. Abgeordneter
Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)
(CDU/CSU)

Wie stellt sich die Bundesregierung die weitere Nutzung des Truppenübungsplatzes Vogelsang vor?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 6. April 1999

Das Übungsgelände Vogelsang ist den belgischen Streitkräften für die Dauer ihres Bedarfs auf der Grundlage völkerrechtlicher Verpflichtungen weiterhin zur ausschließlichen militärischen Benutzung überlassen.

Die belgischen Streitkräfte haben sich bereit erklärt, die zivile Mitbenutzung einzelner Teilbereiche des Truppenübungsplatzes zu ermög-

lichen. Die hierfür notwendigen vertraglichen Voraussetzungen wurden inzwischen erarbeitet. In der 13. Kalenderwoche wurden unter Beteiligung der belgischen Streitkräfte, der zuständigen Oberfinanzdirektion Köln sowie der Anliegergemeinden Gespräche über die noch offenen haftungs- und versicherungsrechtlichen Fragen geführt.

24. Abgeordneter **Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)** (CDU/CSU)

Wie stellt sich in diesem Zusammenhang der Sachstand hinsichtlich der Freigabe der Kreisstraße 7 dar?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 6. April 1999

Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 1997 zum Beschluß des Deutschen Bundestages vom 20. März 1997 zur Petition der Arbeitsgemeinschaft „Ziviles Vogelsang" der Präsidentin des Deutschen Bundestages mitgeteilt, daß aus außen-, bündnis- und sicherheitspolitischen Gründen eine – auch nur teilweise – Freigabe des Übungsplatzes nicht in Betracht kommen kann.

Die Kreisstraße 7 ist jedoch Gegenstand der Verhandlungen über eine zivile Mitbenutzung.

25. Abgeordneter **Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß es trotz der zugesagten Überprüfung der zivilen Mitbenutzung weiterer Teile des Truppenübungsplatzes Vogelsang (über die Kreisstraße 7 hinaus) keine weiteren Zugeständnisse gegeben hat?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks vom 6. April 1999

Bei den Verhandlungen über die Ausgestaltung der zivilen Mitbenutzung konnte weitgehend Einvernehmen erzielt werden. Die Entwürfe sehen vor, daß die belgischen Streitkräfte neben der Kreisstraße 7 auch Teilbereiche des Kermeters sowie den Ober- und den Urftseee einer zivilen Mitbenutzung zugänglich machen.

Die belgischen Streitkräfte sind ferner bereit, Mitbenutzungswünsche von Fall zu Fall auch im übrigen Übungsplatzbereich wohlwollend zu prüfen.

26. Abgeordneter **Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)** (CDU/CSU)

Welche Maßnahmen wurden auf dem Gebiet des Truppenübungsplatzes veranlaßt, um die Beachtung des deutschen Umweltschutzrechts – vor allem in bezug auf die Lärmbelästigungen – zu gewährleisten?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 6. April 1999

Nach Artikel 53 Abs. 1 Satz 2 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (ZA NTS) gilt auf dem Truppenübungsplatz das deutsche (Umwelt-)Recht. Die Zuständigkeit zur Überwachung der Einhaltung der deutschen Umweltschutzvorschriften obliegt den Fachbehörden des Landes, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben auch berechtigt sind, die Liegenschaften zu betreten.

Nach den Feststellungen des für den Lärmschutz zuständigen Bundesministeriums der Verteidigung entsprechen die Lärmemissionen auf dem Übungsplatz dem deutschen Umweltrecht. Der nächtliche Schießbetrieb ist auf der Schießanlage Malsbenden ganz eingestellt und im übrigen auf zweimal pro Übungswoche beschränkt.

27. Abgeordneter **Carl-Ludwig Thiele** (F.D.P.)

Wieviel Mehrwertsteuer hat die Deutsche Post AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Mehrwertsteuerpflicht pro Jahr gezahlt?

28. Abgeordneter **Carl-Ludwig Thiele** (F.D.P.)

Wieviel Mehrwertsteuer hat die Deutsche Post AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Steuerpflicht gezahlt?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 6. April 1999

Soweit der Bundesregierung Erkenntnisse über die Steuerzahlungen der Deutschen Post AG in einem Verwaltungsverfahren in Steuersachen bekanntgeworden sind, dürfen sie aufgrund des Steuergeheimnisses (§ 30 Abgabenordnung) nicht an Außenstehende weitergegeben werden.

Soweit der Bundesregierung Erkenntnisse über Steuerzahlungen der Deutschen Post AG im Rahmen der Beteiligungsverwaltung bzw. Tätigkeit im Aufsichtsrat der Deutschen Post AG bekanntgeworden sind, unterliegen sie der Verschwiegenheitspflicht gemäß § 395 Aktiengesetz.

29. Abgeordnete **Waltraud Wolff (Zielitz)** (SPD)

Wie sieht bei der Mittelvergabe „Hilfsfonds Ost" (dezentrales Vermögen) der Übergang von Geldkonten der Bezirke an die Landesbauernverbände (nach dem Abschlußbericht 1998 der unabhängigen Kommission – 28 440 000 DM –) im Detail aus (bitte für alle neuen Bundesländer in Tabellenform beantworten)?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Der Deutsche Bauernverband e. V. errichtete den „Hilfsfonds Ost" 1994 mit dem Ziel, den landwirtschaftlichen Berufsstand in den neuen Bundesländern zu fördern. Der „Hilfsfonds Ost" wurde von der Verwaltungszentrale des Deutschen Bauernverbandes e. V. in Berlin verwaltet und gehörte damit zum zentral (nicht dezentral) verwalteten Vermögen des Verbandes. Der „Hilfsfonds Ost" steht in keinem Zusammenhang mit den Geldkonten der Bezirke, die das dezentrale Vermögen verwalteten.

Bereits im 1. Halbjahr 1990 wurden die Geldkonten der Bezirke, die insgesamt ein Guthaben von 28 440 000 Mark der DDR (nicht DM) auswiesen, auf die Landesbauernverbände übertragen. Fortan wurde das dezentrale Vermögen von den Landes- und Kreisbauernverbänden verwaltet. Dies geschah, bevor die Treuhandanstalt mit Verwaltungsakt feststellte, daß der Bauernverband e. V. als Nachfolgeorganisation der DDR-Massenorganisation „Vereinigung der gegenseitigen Bauernhilfe" (VdgB) unter treuhänderischer Verwaltung nach § 20 b Parteiengesetz der DDR i. V. m. der Maßgaberegelung des Einigungsvertrages stand. Es können daher keine Angaben darüber gemacht werden, welche Höhe die – im Jahre 1990 aus dem dezentralen, von den Bezirken verwalteten Vermögen des VdgB – auf die einzelnen Landesbauernverbände übergegangenen Guthaben hatten.

30. Abgeordnete **Waltraud Wolff (Zielitz)** (SPD)

Welche Aufstellung kann vorgelegt werden, die die Grundstücksfinanzierung durch die Bodenverwertungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH (BVVG) belegt (bitte für alle neuen Bundesländer in Tabellenform beantworten)?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Dr. Barbara Hendricks
vom 31. März 1999

Nachdem die treuhänderische Verwaltung über das Vermögen des Bauernverbandes der DDR e. V. i. L. am 9. Dezember 1998 beendet worden war, wurden bislang – im Einvernehmen mit der Unabhängigen Kommission zur Überprüfung des Vermögens der Parteien und Massenorganisationen der DDR (UKPV) – 915 noch nicht verwertete, im Eigentum des Verbandes stehende Grundstücke gegen Zahlung eines Betrages von 10 966 689 DM an die BVVG veräußert. Da die BVVG nicht über eigene Mittel verfügt, ist die BvS für die Finanzierung des Ankaufs der Grundstücke in Vorleistung getreten. Für die anfallenden Zahlungen wurde mit Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen ein Haushaltsvermerk im Wirtschaftsplan der BvS 1998 ausgebracht. Die Berichterstatter des Haushaltsausschusses des Deutschen

Bundestages waren hierüber vorab unterrichtet worden. Die Zwischenfinanzierung durch die BvS stellt sicher, daß der Verkaufserlös sofort dem treuhänderisch verwalteten Vermögen der Parteien und Massenorganisationen zufließt und in den neuen Bundesländern gemeinnützig verwandt werden kann. Die BVVG führt die jeweils erzielten Nettokaufpreise aus der Weiterveräußerung von Grundstücken an die BvS ab. Mit den ersten Einnahmen wird in nächster Zeit gerechnet. Eine Aufstellung der Finanzierung durch die BVVG kann deshalb noch nicht beigefügt werden.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung

31. Abgeordneter **Dr. Hermann Kues** (CDU/CSU)

Um wieviel Prozent erhöht sich das pauschalierte Nettoentgelt für einen Arbeitslosengeldbezieher (Neuzugang 2000) im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 allein durch die zum 1. April 1999 vorgesehene Absenkung des Rentenbeitrages um 0,8 Prozent unter der Annahme ansonsten identischer Bedingungen?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Werner Tegtmeier vom 31. März 1999

Das für die Berechnung des Arbeitslosengeldes zu ermittelnde pauschalierte Nettoentgelt (Leistungsentgelt) eines Arbeitslosen ergibt sich, indem von dem individuellen durchschnittlichen Bruttoentgelt, das der Arbeitslose in den letzten zwölf Monaten vor der Arbeitslosigkeit erzielt hat, die gesetzlichen Abzüge abgezogen werden, die bei Arbeitnehmern gewöhnlich anfallen.

Das Leistungsentgelt eines Arbeitslosen wird – ebenso wie die Nettolöhne der beschäftigten Arbeitnehmer – durch die vorgesehene Senkung des Rentenbeitrages in der gesetzlichen Rentenversicherung um 0,4% entlastet. Auf der Grundlage eines Bruttoarbeitsentgeltes in Höhe der monatlichen Bezugsgröße der Sozialversicherung (West) von 4410 DM erhöhen sich die pauschalierten Nettoarbeitsentgelte unter der Annahme ansonsten identischer Bedingungen – abhängig von der im jeweiligen Einzelfall auf der Lohnsteuerkarte eingetragenen Lohnsteuerklasse – um 0,53% bis 0,89% (16,77 DM im Monat).

Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung

32. Abgeordneter **Hans Büttner (Ingolstadt)** (SPD)

An wie vielen Trauerfeiern hat die Bundeswehr nach Dienstvorschrift 10/8 teilgenommen und damit Angehörige oder ehemalige Angehörige der Bundeswehr geehrt, die Träger des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland vom „Großen Verdienstkreuz” an aufwärts waren?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Brigitte Schulte vom 31. März 1999

Im Bundesministerium der Verteidigung wird seit dem 1. April 1977 eine Übersicht über militärische Ehren für Verstorbene geführt, die Inhaber/Träger höchster Verdienst- oder Tapferkeitsauszeichnungen waren. Danach hat sich die Bundeswehr seit diesem Zeitpunkt an 73 Trauerfeiern/Beerdigungen von verstorbenen Soldaten mit militärischen Ehren beteiligt, die Inhaber/Träger des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland vom „Großen Verdienstkreuz” an aufwärts waren.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit

33. Abgeordnete **Angela Marquardt** (PDS)

Wie beurteilt die Bundesregierung die in den letzten Wochen bekanntgewordenen und in Großbritannien öffentlich diskutierten Ergebnisse von Fütterungsversuchen mit gentechnisch veränderten Kartoffeln an Ratten und Läusen bzw. Maikäfern und die daraus abgeleitete Forderung nach strengeren Zulassungskriterien für gentechnisch veränderte Nahrungsmittel?

Antwort des Staatssekretärs Erwin Anton Jordan vom 1. April 1999

Die Ergebnisse der im Rowett-Research-Institut durchgeführten Versuche sind bisher in der Fachliteratur nicht publiziert worden. Die ver-

fügbaren Berichte sind unvollständig und lassen vieles unklar, so daß eine Beurteilung schwierig ist. Eine vom Institut selbst eingesetzte Kommission ist zu der Auffassung gelangt, daß die Fütterungsversuche mit gentechnisch veränderten Kartoffeln bei Ratten noch keine Aussage zur Toxizität zulassen. Ein Antrag auf Genehmigung des Inverkehrbringens der gentechnisch veränderten Kartoffel ist weder nach der Verordnung über neuartige Lebensmittel noch entsprechend der Richtlinie über die absichtliche Freisetzung genetisch veränderter Organismen in die Umwelt gestellt. Forderungen für eine Änderung der Zulassungskriterien leiten sich aus den bisher zugänglichen Ergebnissen der Untersuchung nicht ab.

34. Abgeordnete **Angela Marquardt** (PDS)

Hält die Bundesregierung strengere Zulassungskriterien – insbesondere verbindliche Fütterungsversuche an Tieren vor Zulassung – für das Inverkehrbringen gentechnisch veränderter Nahrungsmittel für notwendig, und welche Schritte will sie ggf. unternehmen, um diese national und auf europäischer Ebene zu verankern?

Antwort des Staatssekretärs Erwin Anton Jordan vom 1. April 1999

Neuartige Lebensmittel können nur zugelassen werden, wenn durch entsprechende Untersuchungen gezeigt werden kann, daß sie gesundheitlich ebenso unbedenklich sind wie vergleichbare konventionelle Lebensmittel. Nach der Verordnung über neuartige Lebensmittel [Verordnung (EG) Nr. 258/97] dürfen die unter diese Verordnung fallenden Erzeugnisse keine Gefahr für den Verbraucher darstellen, keine Irreführung des Verbrauchers bewirken und sich von Lebensmitteln oder Lebensmittelzutaten, die sie ersetzen sollen, nicht zu unterscheiden, daß ihr normaler Verzehr Ernährungsmängel für den Verbraucher mit sich brächte. Ausreichend Untersuchungsverfahren stehen zur Verfügung. Über das Erfordernis von Fütterungsversuchen an Tieren im Zuge einer Genehmigung des Inverkehrbringens von gentechnisch veränderten Organismen für Lebensmittelzwecke ist im Einzelfall von der zuständigen Prüfbehörde zu entscheiden. Hierzu sei verwiesen auf die Empfehlung 97/618/EG der EU-Kommission vom 29. Juli 1997 zu den wissenschaftlichen Aspekten und zur Darbietung der für Anträge auf Genehmigung des Inverkehrbringens neuartiger Lebensmittel und Lebensmittelzutaten erforderlichen Informationen sowie zur Erstellung der Berichte über die Erstprüfung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 258/97.

Dementsprechend ermöglichen die bestehenden rechtlichen Regelungen Fütterungsversuchen, wenn diese begründet sind.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

35. Abgeordneter **Otto Bernhardt** (CDU/CSU)

Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund des rückläufigen Schiffsverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal eine Teilprivatisierung der Wasserstraße, und sieht sie durch eine Lockerung der Lotsenannahmepflicht und damit eine Reduzierung der Kosten der Lotsenabgabe und -gelder für bestimmte Schiffsgrößen eine Möglichkeit zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Nord-Ostsee-Kanals?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Nach den anhaltenden Rückgängen der Verkehrszahlen auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) der letzten Jahre wurden nicht nur kurzfristige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Kanals vorgenommen, sondern auch ein Guthaben zur Auslastungsoptimierung des NOK eingeholt. Dessen Zentrale Handlungsempfehlung stellt eine Restrukturierung des Kanalbetriebs mit Gründung einer Kanal-Betriebsgesellschaft dar. Dieser Gedanke einer Privatisierung des NOK-Betriebs ist auch nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bei Überlegungen über die Zukunft des Kanals in Betracht zu ziehen. Eine Privatisierung auch der Wasserstraße und ihre Unterhaltung erscheint hingegen ebensowenig wie bei anderen Bundeswasserstraßen sinnvoll.

Die Lotsenannahmepflicht wird für den NOK (wie für die anderen Seelotsreviere) ständig auf Verbesserungsmöglichkeiten hin überprüft. Dabei wird darauf geachtet, daß Lockerungen bei der Lotsenannahmepflicht, die zur Einsparung des Lotsgeldes für die betroffenen Schiffe und somit zu einer Verbesserung der Attraktivität des NOK führen, nur durchgeführt werden, wenn damit keine Sicherheitsverluste verbunden sind. Es ist daher schrittweises Vorgehen geboten. Aktuell plant die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord nach Fertigstellung der Ausbaumaßmahmen auf der westlichen Kanalstrecke zum 15. April 1999 die Befreiungsmöglichkeit von der Lotsenannahmepflicht für bestimmte Schiffe der Verkehrsgruppe 3 auszudehnen. Auch weiterhin werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Lotsenannahmepflicht geprüft.

36. Abgeordneter **Otto Bernhardt** (CDU/CSU)

Welche Meinung vertritt die Bundesregierung zur zukünftigen Entwicklung der Kanalsteuerentgelte für den Nord-Ostsee-Kanal?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Für die Dienste der NOK-Kanalsteuer wird ein (privatrechtliches) Kanalsteuererentgelt festgesetzt. Referenzeinkommen ist der Grundlohn für einen erfahrenen Bootsmann nach dem Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt. Derzeit gibt es im BMVBW keine Planungen, vom bisherigen Berechnungssystem abzuweichen. Allerdings wird in Zusammenhang mit den derzeitigen Überlegungen zum Lotsgeldtarif zu prüfen sein, inwieweit auch Änderungen beim Kanalsteuertarif sinnvoll sind.

37. Abgeordneter **Otto Bernhardt** (CDU/CSU)

Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zu dem Bericht und der Beschlußempfehlung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages (LT-Drucksache 14/1957) vom 15. Februar 1999 zum Antrag der SPD (LT-Drucksache 14/219) vom 4. September 1996 zur Aufnahme von Überlegungen zur Planung und Realisierung eines Ersatzbauwerkes für die Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg?

Antwort des Staatssekretärin Elke Ferner vom 6. April 1999

Aus Sicht der Bundesregierung besteht derzeit keine Notwendigkeit, mit Planungen für die Errichtung eines Ersatzbauwerkes der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg zu beginnen. Ergänzend wird auf die Antworten 44 und 45 der Bundesregierung vom 18. Februar 1999, Drucksache 14/382, verwiesen.

38. Abgeordneter **Ernst Burgbacher** (F.D.P.)

Wie wirkt sich die Neuordnung der Führerscheinklassen, insbesondere der ehemaligen Klasse 2 CA, auf ehrenamtliche Feuerwehrangehörige, z. B. bei der Maschinistenausbildung, aus, und welche Kosten enstehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Ehrenamtliche Feuerwehrangehörige unterliegen beim Erwerb der Fahrerlaubnis der Klassen C und CE ebenso wie beim Erwerb der entsprechenden alten Klasse 2 den allgemeinen Regelungen. Die wesentlichen Neuerungen beim Erwerb der Klassen C und CE seit 1. Januar 1999 bestehen in folgendem:

a) Die Klassen C und CE können bereits mit 18 Jahren erworben werden, während das Mindestalter für die Klasse 2 21 Jahre betrug.

b) Die Klasse 2 berechtigte automatisch auch zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse 3 (wer Klasse 3 noch nicht besaß, wurde allerdings zunächst auf Pkw ausgebildet), nach neuem Recht ist der Besitz der der Klasse 3 entsprechenden Klasse B dagegen Voraussetzung für den Erwerb der Klassen C. Die Klasse CE setzt den vorherigen Erwerb der Klasse C voraus.

c) Die Klasse 2 galt für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und Züge mit mehr als drei Achsen. Für diese Klasse gab es einen einheitlichen Ausbildungsgang und eine Prüfung.

Die Klasse C umfaßt Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, die Klasse CE Kombinationen aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und Anhängern. Es handelt sich um zwei eigenständige Klassen mit eigenständiger Ausbildung; die Ausbildung kann aber auch in einem gemeinsamen Ausbildungsgang absolviert werden. Die Prüfungen für die beiden Klassen erfolgen in jedem Fall gesondert.

d) Für die Klasse 2 waren 22 Doppelstunden theoretischen Unterrichts vorgeschrieben, falls die Klasse 3 bereits vorhanden war, 16 Stunden.

Die Anzahl der Pflichtstunden für die Klasse C beträgt 16 Doppelstunden, für die Klasse CE 10 Doppelstunden.

Für den praktischen Unterricht ist nur die Anzahl der zu absolvierenden Sonderfahrten (Überland-, Autobahnfahrt, Fahrt bei Dunkelheit) vorgeschrieben. Für die Klasse 2 waren dies 10 Stunden, für die Klassen C und CE sind es jeweils 10 Stunden. Wird für die Klasse C und CE gemeinsam ausgebildet, beträgt die Stundenzahl insgesamt 14 Stunden.

e) Für die Ausbildung in der Fahrschule gibt es keine gesetzlich festgelegte Gebühr.

Die Gebühren für die theoretische Prüfung betragen je Klasse 15 DM. Werden mehrere Prüfungen an einem Termin durchgeführt, wird nur einmal die Gebühr erhoben. Dies entspricht der alten Regelung.

Die Gebühr für die praktische Prüfung für die Klassen C und CE beträgt jeweils 174 DM. Die Gebühr für die Klasse 2 betrug 185 DM.

39. Abgeordneter **Ernst Burgbacher** (F.D.P.)

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, die Feuerwehrangehörigen diese Ausbildung auf vorhandenen Feuerwehrfahrzeugen absolvieren und so automatisch die erforderliche Führerscheinklasse erwerben zu lassen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge müssen nach Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (BGBl. I S. 2214) in Verbindung mit § 5 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (BGBl. I S. 2307) bestimmten Mindestanforderungen hinsichtlich der Abmessungen, der

zulässigen Gesamtmasse, der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit etc. genügen und mit Doppelbedienungseinrichtungen ausgestattet sein. Feuerwehrfahrzeuge dürfen diese Anforderungen in aller Regel nicht erfüllen. Außerdem müssen die Ausbildungsfahrten stets in Begleitung eines Fahrlehrers absolviert werden.

40. Abgeordneter **Wolfgang Grotthaus** (SPD)

Wird die Bundesregierung dem Ergebnis des Gutachtens der Rhein-Waal-Region Rechnung tragen und der Ausbau/Neubau der Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bis nach Duisburg in das Bundesschienenwegeausbaugesetz und in den Bundesverkehrswegeplan mit dem entsprechenden Mittelansatz (690 Mio. Euro) aufgenommen?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Der Ausbau der Strecke Emmerich — Oberhausen ist im Bedarfsplan Schiene (Anlage zu § 1 BSchwAG) mit einem Kostenvolumen von 1,310 Mio. DM im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in den Jahren 1998 bis 2002 sind hierfür insgesamt 61 Mio. DM vorgesehen, nach dem Jahr 2002 1 249 Mio. DM.

Zu der ersten Ausbaustufe – Maßnahmen im Knoten Oberhausen – haben die DB AG und der Bund im November 1997 eine Finanzierungsvereinbarung mit einem Volumen von ca. 75 Mio. DM abgeschlossen; die Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2003 realisiert werden. Entsprechend der Koalitionsvereinbarung wird der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zügig überarbeitet. Die ersten Arbeiten dazu sind bereits eingeleitet.

Auch die Frage der erforderlichen Infrastruktur der Strecke Emmerich — Oberhausen wird in diese Überarbeitung einbezogen werden. Die von Ihnen genannte Studie wird dabei mit den Gutachtern erörtert werden.

Da die Betuwe-Linie von Rotterdam bis zur Grenze D/NL bei Emmerich etwa 2005 fertig gestellt werden wird, werden die Ergebnisse der Überarbeitung des BVWP in jedem Fall rechtzeitig vorliegen.

41. Abgeordneter **Wolfgang Grotthaus** (SPD)

Wird die Bundesregierung darauf hinwirken, daß die Rahmenbedingungen der Studie, im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Im Rahmen der Planfeststellung kann der Vorhabenträger DB AG nicht verpflichtet werden, bei der Dimensionierung der Infrastruktur über das von ihm selbst vorgesehene Maß hinauszugehen, soweit es sich

nicht um Vorkehrungen oder Schutzanlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer handelt. Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde darf in seiner Verfahrensgestaltung seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen keiner Einflußnahme ausgesetzt werden, die ihm die Freiheit zu einer planerischen Gestaltung faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt (so auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 5. Dezember 1986, Az. 4 C 13/85, BVerwGE 75, 214 bis 262).

Hinsichtlich der Berücksichtigung der aus der genannten Studie abzuleitenden Erkenntnisse für die Infrastruktur verweise ich auf die Antwort zu vorstehender Frage.

42. Abgeordneter **Wolfgang Grotthaus** (SPD)

Wird die Bundesregierung unabhängig vom Ausbaugrad (2 Spuren respektive 6 Spuren) zukünftig Mittel bereitstellen, um Maßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung durchführen zu können?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in Übereinstimmung mit der Koalitionsvereinbarung für den Bundeshaushalt 1999 und für die Folgejahre einen Betrag von jeweils 100 Mio. DM für ein Programm „Lärmschutz für Härtefälle an bestehenden Schienenstrecken” (Lärmsanierung) angemeldet. Die verfügbaren Mittel müssen vorrangig dort eingesetzt werden, wo die Lärmpegel am höchsten sind und die größtmögliche Zahl von Lärmbetroffenen erreicht werden kann. Die Untersuchungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Daher kann über den Zeitpunkt einer Lärmsanierung einzelner Eisenbahnstrecken im Augenblick noch keine Aussage gemacht werden.

Ergibt sich das Erfordernis eines zusätzlichen Gleises, so liegen die Voraussetzungen einer Lärmvorsorge nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung vor. Der danach vorzusehende Lärmschutz gehört zu den Baukosten der Maßnahme.

43. Abgeordneter **Wolfgang Grotthaus** (SPD)

Welche Möglichkeiten bestehen seitens der Bundesregierung, den Ausbau des nördlichen und südlichen Bypasses auf dem Hoheitsgebiet der Niederlande zu forcieren?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Der Ausbau der sog. Bypässe der Betuwe-Linie zu den Grenzübergängen Oldenzaal/Bad Bentheim sowie Venlo/Kaldenkirchen ist integraler Bestandteil der deutsch-niederländischen Vereinbarung vom August 1992 und in dieser der dritten Realisierungsstufe zugewiesen. Der Stand der Realisierung wird in der regelmäßig zusammentreffenden deutsch-niederländischen Arbeitsgruppe Eisenbahninfrastruktur abgestimmt.

44. Abgeordneter **Dr. Karlheinz Guttmacher** (F.D.P.)	Gilt die Aussage der Bundesregierung, daß in absehbarer Zeit kein neues Verkehrsprojekt mehr begonnen wird, auch für die neuen Bundesländer?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Bundesregierung beabsichtigt, den geltenden Bundesverkehrswegeplan 1992 zügig zu überarbeiten.

Soweit Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, wird die Bundesregierung Festlegungen treffen, welche weiteren Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans begonnen werden sollen. Ein genereller Verzicht auf neue Baubeginne ist nicht vorgesehen. Dies gilt gleichermaßen für die neuen wie die alten Bundesländer.

45. Abgeordneter **Dr. Karlheinz Guttmacher** (F.D.P.)	Inwieweit werden Verkehrsprojekte Deutsche Einheit von der angespannten Haushaltslage im Verkehrsbereich erfaßt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit haben für die Bundesregierung hohe Priorität. Insofern sind über die bereits ergriffenen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung hinaus derzeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

46. Abgeordneter **Klaus Hofbauer** (CDU/CSU)	Trifft es zu, daß beim Bau der A 6 – Umgehung Wernberg/Köblitz – im Teilstück Wernberg-Woppenhof – Verzögerungen eintreten, bzw. der Weiterbau um ein Jahr verzögert wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Nein.

Der 9,4 km lange und ca. 187 Mio. DM teuere Abschnitt AK Pfreimd — Woppenhof mit der Umfahrung von Wernberg/Köblitz im Zuge der A 6 ist seit Juli 1998 in Bau. Für diesen Bauabschnitt, in dem sich ein Autobahnkreuz und mehrere Großbrücken befinden, wird aus heutiger Sicht mit einer Bauzeit von etwa 4 Jahren gerechnet.

47. Abgeordneter **Dr.-Ing. Rainer Jork** (CDU/CSU)	Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, angesichts der Bedeutung für regionale sächsische Arbeitsplätze und Infrastruktur den im aktuellen Bundesverkehrswegeplan festge-

stellten „weiteren Bedarf" des Aus- und Neubaus der B 6 in einen „vordringlichen Bedarf" umzuwandeln?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Bei der Ermittlung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit erwogener Vorhaben des BVWP '92 fanden regionale Beschäftigungswirkungen und die Verbesserung der Standortgunst durch den Aus- und Neubau von Verkehrswegen bereits angemessene Berücksichtigung und haben gerade in den neuen Ländern oftmals zu einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung geführt.

Die genannten Wirkungen waren bei der Dringlichkeitseinstufung der B 6 auch der Grund, warum diese trotz „erheblicher Problemhäufung mit besonderem Gewicht" bei der Umweltrisikoeinschätzung, die ursprünglich zur Einstufung in „kein anerkannter Bedarf" geführt hat, durch den Deutschen Bundestag im Rahmen der Beratung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in den „Weiteren Bedarf" eingestuft wurde.

Für ein Abweichen von der Festlegung des BVWP '92 und des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen für die B 6 gemäß § 6 Fernstraßenausbaugesetz gibt es keine Veranlassung. Voraussetzung hierfür wäre ein „unvorhergesehener Verkehrsbedarf", der bei der B 6 nicht vorliegt.

48. Abgeordneter **Dr.-Ing. Rainer Jork** (CDU/CSU)

Können nach Auffassung der Bundesregierung das Land Sachsen oder betroffene Gemeinden Vorleistungen erbringen, die die Umsetzung des Projekts beschleunigen würden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Eine Vorfinanzierung von Maßnahmen des im Bundesverkehrswegeplan festgestellten weiteren Bedarfs des Aus- und Neubaus der B 6 zur Umwandlung in einen vordringlichen Bedarf durch das Land Sachsen oder die betroffenen Gemeinden ist nicht möglich.

Die Bundesfernstraßen werden von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet. Für diese von der Verfassung vorgegebene Verwaltungsart schreibt die Verfassung selbst (Artikel 104a Abs. 2 GG) vor, daß der Bund die sich daraus ergebenden Ausgaben zu tragen hat, wohingegen die Länder lediglich für die bei ihren Behörden entstehenden Verwaltungsausgaben aufzukommen haben (Artikel 104a Abs. 5 Satz 1 GG). Diese Regelung ist kein dispositives, sondern durch Bund und Länder strikt zu beachtendes Recht.

Dieser von der Verfassung vorgegebenen Aufgabenverantwortung folgt auch die Finanzverantwortung (Artikel 104a Abs. 1 GG). Die Sachaufgabe „Bau und Unterhaltung von Bundesautobahnen und sonstigen

Bundesstraßen" ist kraft Verfassung dem Bund zugewiesen (Artikel 90 Abs. 2 GG) und unterliegt somit auch seiner Finanzverantwortung. In dieser von Artikel 104a GG vorgenommenden Zuweisung der Finanzverantwortung an den Bund liegt zugleich auch das grundsätzliche Verbot an die Länder, die Finanzierung zu übernehmen. Gleiches gilt auch für die die Gemeinden.

Eine Vorfinanzierung von Bundesfernstraßenprojekten durch ein Land oder eine Gemeinde belastet hinsichtlich der Refinanzierung nicht nur künftige Bundeshaushalte, sondern kann auch dazu führen, daß ein Land oder eine Gemeinde ihm oder ihr verfassungsrechtlich nicht zukommende Mitspracherechte einfordert, wodurch Abhängigkeiten und Zwänge im Verhältnis zwischen Bund und Land geschaffen würden, die letzlich mit der Verfassung und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG 39, 96 [109]) ersichtlich nicht vereinbar sind.

49. Abgeordneter **Volker Kauder** (CDU/CSU)

Kann die Bundesregierung Auskunft darüber geben, wann mit einer Zustimmung zur Trassenvariante 17/1 der Talstadtumfahrung Schramberg im Zuge der B 462 zu rechnen ist, zumal das Bundesministerium für Verkehr Anfang September 1998 eine rasche Zustimmung zur Weiterplanung zugesagt hat?

50. Abgeordneter **Volker Kauder** (CDU/CSU)

Ist es zutreffend, daß das Bundesministerium für Verkehr neuerdings von Kosten in Höhe von ca. 180 Mio. DM für die Talstadtumfahrung ausgeht, und wenn ja, warum unterscheiden sich diese Zahlen erheblich von den Berechnungen des Landes Baden-Württemberg, das von Kosten von unter 100 Mio. DM für die Realisierung der Trassenvariante 17/1 ausgeht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Der seinerzeit in Aussicht gestellten Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Weiterplanung auf der Grundlage der Trassenvariante XVII-1 lag immer der Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit zugrunde. Eine Analyse der bisher dem Trassenvorschlag XVII-1 zugrundeliegenden Kosten in Höhe von 101 Mio. DM hat ergeben, daß für diese favorisierte Trasse voraussichtlich höhere Kosten in Ansatz zu bringen sind. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat deshalb das Land Baden-Würtemberg gebeten, aktuelle Kostenangaben zu ermitteln. Mit dem Ergebnis der auf dieser Basis vorzunehmenden Nachbewertung der Maßnahme kann dann eine abschließende Entscheidung über diese Trasse getroffen werden. Eine Aussage zum Zeitpunkt hierfür sowie zur genauen Kostenhöhe ist derzeit noch nicht möglich.

51. Abgeordneter
Norbert Königshofen
(CDU/CSU)

Welche Probleme gibt es beim Flächenzukauf in Berlin-Schönefeld, und haben diese Probleme Auswirkungen auf den Vertragsabschluß zwischen der Berlin-Brandenburg Flughafenholding GmbH (BBF) und dem Konsortium Berlin-Brandenburg International (BBI)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Regelungen über den zukünftigen Flächenzukauf für den Flughafen Berlin-Schönefeld sind Teil der Privatisierungsverträge. Diese Regelungen sind einvernehmlich durch den Bund und die Länder Berlin und Brandenburg getroffen worden. Die Bundesregierung hat in ihrer Kabinettsitzung am 31. März 1999 dem Abschluß der Privatisierungsverträge zugestimmt; der Abschluß der Verträge mit dem Bieterkonsortium Hochtief erfolgte am gleichen Tage.

52. Abgeordneter
Norbert Königshofen
(CDU/CSU)

Wie stellt sich nach Auffassung der Bundesregierung die zukünftige Nutzung des jetzigen Flughafens Berlin-Tempelhof dar, und haben diese Vorstellungen eventuell Auswirkungen auf den Vertragsabschluß zwischen BBF und Konsortium BBI?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Privatisierungsverträge sehen die Schließung des Flughafens Berlin-Tempelhof nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für den BBI vor. Über eine weitere wirtschaftliche Nutzung des Geländes des Flughafens Berlin-Tempelhof nach seiner Schließung wird zu gegebener Zeit durch die Eigentümer Bund und Land Berlin entschieden. Die Pivatisierungsverträge sind am 31. März 1999 mit dem Bieterkonsortium Hochtief abgeschlossen worden.

53. Abgeordneter
Jürgen Koppelin
(F.D.P.)

Besteht die Absicht der Bundesregierung, beim Bau eines Fachmarktzentrums in Preetz (Schleswig-Holstein) zum Zweck der verkehrlichen Entlastung (Hufenweg) Bundesmittel für eine Tunnelunterführung zur Verfügung zu stellen, und wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Der Bahnübergang in km 15,203 der DB AG-Strecke Lübeck — Kiel im Zuge der Stadtstraße „Hufenweg" in Preetz soll durch den Bau einer Eisenbahnüberführung (= Straßenunterführung) beseitigt werden. Der Bund ist an diesen Planungen nicht beteiligt. Planungsträger und Kreuzungsbeteiligte sind die Stadt Preetz und die DB AG. Diese stimmen zur Zeit die Entwurfsplanungen als Grundlage der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung ab.

Der Bund beteiligt sich an diesem Vorhaben nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit einem Drittel der Kosten für die Beseitigung des Bahnübergangs erforderlichen Ersatzmaßnahmen. Die Höhe dieser Kostenbeteiligung wird sich erst aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung ergeben.

54. Abgeordneter **Jürgen Koppelin** (F.D.P.)

Zu welchem Zeitpunkt soll der Bundesausschuß ggf. erfolgen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Bezüglich des vom Bund zu tragenden Kostendrittels bedarf die von der Stadt Preetz und der DB AG unterzeichnete Kreuzungsvereinbarung der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Im Rahmen dieser Genehmigung wird auch über die Einstellung des vom Bund nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu tragenden Kostendrittels in den Bundeshaushalt (Straßenbauplan) entschieden.

55. Abgeordneter **Uwe Küster** (SPD)

Welche Informationen besitzt die Bundesregierung über den gegenwärtigen Verfahrensstand beim geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg International am Standort Schönefeld?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Bundesregierung hat am 31. März 1999 dem Abschluß der Privati--sierungsverträge mit dem Bieterkonsortium Hochtief zugestimmt. Der Abschluß der Verträge erfolgte am gleichen Tage.

56. Abgeordneter **Uwe Küster** (SPD)

Wie viele Personen werden schätzungsweise in der Einflugschneise des geplanten Großflughafens Berlin-Brandenburg International wohnen, und mit welchem Fluglärmpegel (Höchstwerte und Mittelwerte) ist tags und nachts zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Festlegung der Einflugschneisen erfolgt im Rahmen des vom Land Brandenburg noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens. Erst nach Vorliegen der durch Lärmgutachten gestützten Detailplanung sind die Auswirkungen der anzunehmenden Fluglärmausbreitung bestimmbar.

57. Abgeordneter **Uwe Küster** (SPD)

Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung bei den vom Betreiber des Flughafens Berlin-Brandenburg International durchzuführenden Lärmschutzmaßnahmen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Auf der Grundlage der von der Projektplanungsgesellschaft erstellten Planung sind für Lärmschutzmaßnahmen max. 242 Mio. DM kalkuliert worden. Da jedoch das HT- Konsortium aufbauend auf diesen Planungen eigene Planungen durchführt, die dann zum Planfeststellungsantrag führen werden, können größere oder geringere Änderungen bei Lärmschutzmaßnahmen möglich sein.

58. Abgeordneter **Uwe Küster** (SPD)

Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, daß im Rahmen einer Notlandung auf dem Großflughafen Berlin-Brandenburg International Flugzeuge einen Kerosinablaß über Trinkwassereinzugsgebiete der Stadt Berlin vornehmen müßten?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Das Ablassen von Treibstoff unterliegt Regeln, die u. a. einzuhaltende Mindesthöhen und die Aufsuchung dünn besiedelter Gebiete enthalten. Das über dieser Mindestflughöhe (5 000 Fuß/ca. 1 500 m) abgelassene Kerosin wird infolge der hohen Fluggeschwindigkeit und Verwirbelung sowie der Winde so fein und weitläufig im Luftraum verteilt, daß der weitaus größte Anteil bereits vor Erreichen der Erdoberfläche verdunstet. Darüber hinaus wird der Kerosindampf über photochemische Reaktionen in unschädlichere Produkte umgewandelt. Die Trinkwassereinzugsgebiete der Stadt Berlin sind daher nicht tangiert.

Zu verweisen hierzu sei auf die diesbezügliche Diskusion im Rahmen des Neubaus des Münchner Flughafens.

Gesundheitsschäden der Bevölkerung oder die Verschmutzung des Trinkwassers sind für diesen Fall nicht zu befürchten.

Im übrigen können diese Notfälle bei der gegenwärtig aus drei Flughäfen bestehenden Infrastruktur in Berlin im schlimmsten Fall schon jetzt auftreten.

59. Abgeordneter **Peter Letzgus** (CDU/CSU)

Welche Fristen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung für die Einreichung der Unterlagen zu Planfeststellungsverfahren, um das in den neuen Ländern noch geltende Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu nutzen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für Vorhaben in den neuen Bundesländern müssen bis zum Ablauf des 31. Dezember 1999 bei den zuständigen Behörden eingereicht werden, damit die Planfeststellungsverfahren den Verfahrensvorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes unterliegen. Dies ergibt sich aus § 11 Abs. 2 i. V. m. § 1 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz. Danach sind Planungen für Verkehrswege und Verkehrsflughäfen, für die Verfahren nach den Vorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes begonnen wurde, auch nach dem 31. Dezember 1999 nach den Vorschriften des Gesetzes zu Ende zu führen. Dabei gilt die Planung als begonnen

– bei Planfeststellungsverfahren mit dem Antrag auf Einleitung der Planfeststellung bei der Anhörungsbehörde,
– bei der Planungsgenehmigung mit dem Antrag auf Plangenehmigung (§ 11 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 3 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz).

60. Abgeordneter **Peter Letzgus** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung einbezogen in die Prüfung anderer Standorte (als Berlin-Schönefeld) für den Bau eines neuen Großflughafens in den neuen Bundesländern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Prüfung für den Standort eines internationalen Flughafens in den neuen Bundesländern ist zwischenzeitlich mit der Entscheidung zum Ausbau des Flughafenstandortes Berlin-Schönefeld zum Single Airport Berlin-Brandenburg International abgeschlossen. Der Bund, das Land Berlin und das Land Brandenburg haben sich hierüber im Jahre 1996 im Rahmen der sog. Konsensvereinbarung verständigt.

61. Abgeordnete **Ursula Lötzer** (PDS)

Liegen der Bundesregierung für die im sog. Kalker Bogen zwischen dem Betriebsgelände Köln-Deutzerfeld und der Gummersbacher Straße gelegenen Grundstücke der Deutschen Bahn AG Erkenntnisse über eine aus der Zeit vor der Übertragung aus dem Bundeseisenbahnvermögen an die Deutsche Bahn AG herrührende eventuelle Schadstoffbelastung des Bodens vor, und wenn ja, welche Maßnahmen zur Sanierung sind unternommen oder vorbereitet worden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Das Gelände im sog. Kalker Bogen in Köln ist Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG). Es ist im Jahre 1996/97 im Auftrag der DB AG

durch die Firma PLASA Homburg mit 60 Bohrungen und 3 Grundwassermeßstellen vollständig untersucht worden. Die Untersuchung erfolgte in Abstimmung mit der Stadt Köln. Bei den vorgefundenen Belastungen handelt es sich nicht um Altlasten, sondern um Abfall, dessen Entsorgung noch abfalltechnisch zu regeln ist.

62. Abgeordnete **Ursula Lötzer** (PDS)

Welche Kosten sind hierfür ggf. angefallen bzw. noch anzusetzen, und wer hat diese übernommen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Kosten für die Untersuchung hat die DB AG übernommen. Die Kosten für die Entsorgung des Abfalls hängen bezüglich der Höhe und der Kostenübernahme von einer zukünftigen Nutzung des Geländes ab.

63. Abgeordnete **Ursula Lötzer** (PDS)

Welche Vereinbarungen hinsichtlich eventueller Haftungsansprüche oder Folgekosten im Rahmen der geplanten Bebauung des Geländes sind ggf. unter Beteiligung des Bundes mit der Stadt Köln oder Dritten getroffen worden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Es gibt keine Vereinbarungen der DB AG mit der Stadt Köln oder Dritten, die haftungsrelevante Regelungen über bestehende Bodenbelastungen beinhalten.

64. Abgeordnete **Ursula Lötzer** (PDS)

Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über Schadstoffbelastungen, die ebenfalls aus der Zeit vor der Übertragung an die Deutsche Bahn AG stammen, für die zukünftig nicht mehr benötigten Teile des Betriebsgeländes Köln-Deutzerfeld vor, und welche Maßnahmen zur Sanierung sind vor einer Nutzungsänderung dieser Flächen erforderlich?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Das Gelände des Betriebsbahnhofs Köln-Deutzerfeld ist 1997 im Rahmen der Untersuchung durch die Firma PLASA Homburg ebenfalls durch 79 Bohrungen und 6 Grundwassermeßstellen begutachtet worden. Neben einem durch die DB AG zu sanierenden Altölschaden sind keine gravierenden Schadstoffbelastungen vorgefunden worden. Die vorgefundenen Belastungen entsprechen der einer industriell genutzten Fläche.

65. Abgeordneter
Günther Friedrich Nolting
(F.D.P.)

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß zur Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung der Ausbau der B 65 im Bereich der Stadt Lübbecke auf einer neuen Trasse dringend erforderlich ist und daher bei der zukünftigen Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen eine Berücksichtigung der Maßnahme in der Kategorie „vordringlicher Bedarf" vorgenommen werden sollte?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Bundesregierung hat das Land Nordrhein-Westfalen, das aufgrund Artikel 90 GG die Straßen plant und baut, inzwischen gebeten, die Planungen für den Streckenabschnitt der B 65 im Bereich der Stadt Lübbecke aufzunehmen. Damit sollen die notwendigen Unterlagen zur Beurteilung der Dringlichkeit diese Streckenabschnittes bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen geschaffen werden. Über die Dringlichkeit dieser Maßnahme entscheidet letztlich der Deutsche Bundestag bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung.

66. Abgeordneter
Günther Friedrich Nolting
(F.D.P.)

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, das die Nordumgehung der A 30 im Bereich Bad Oeynhausen zwingend notwendig ist, und welche Möglichkeiten der Beschleunigung des Baus der Nordumgehung sieht die Bundesregierung?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, daß der Bau der Nordum--gehung der A 30 im Bereich Bad Oeynhausen zwingend notwendig ist. Da auch das Land Nordrhein-Westfalen, das aufgrund Artikel 90 GG die Nordumgehung plant und baut, den Lückenschluß im Zuge der A 30 ebenfalls für zwingend notwendig hält, geht die Bundesregierung davon aus, daß dieser so schnell wie möglich verwirklicht wird.

67. Abgeordneter
Günther Friedrich Nolting
(F.D.P.)

Auf welcher gesetzlichen Grundlage wird die Regelung der Beschilderung für das Zentrum einer Flächengemeinde (z. B. Porta Westfalica) vorgenommen, die dem ortsunkundigen Fahrer die eindeutige Zielfahrt ermöglicht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die gefragten rechtlichen Grundlagen sind Zeichen 432 in § 42 Abs. 8 Straßenverkehrs-Ordnung und die Verwaltungsvorschrift dazu:

„Innerörtliche Ziele, zu denen zu weisen ratsam ist, können sowohl Ortsteile (z. B. Parksiedlung, Innenstadt, Kurviertel), als auch öffentliche Anlagen und Gebäude sein (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messegelände, Universität, Stadion, Autohof). . . Auf Autobahnen dürfen Wegweiser zu privaten Unternehmen, zu Industrie- oder Gewerbegebieten und zu öffentlichen Einrichtungen nicht aufgestellt werden."

Näheres regeln die im Einvernehmen mit den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder erlassenen „Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen – RWGB 1992 –", die zwischenzeitlich überarbeitet wurden und in Kürze in neuer Fassung in Kraft gesetzt werden. Die Richtlinien erhalten insbesondere die Grundsätze der Wegweisung zur Auswahl und Begrenzung der Zielangaben, zur Erkennbarkeit der wegweisenden Beschilderung und fordern die Kontinuität der Wegweisung bis zum Ziel.

Die Anordnung weisender Beschilderung ist von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorzunehmen.

68. Abgeordneter **Günter Nooke** (CDU/CSU)

Aus welchem Grund wurde in der Sitzung des Bundeskabinetts am 17. März 1999 der Tagesordnungspunkt „Privatisierung der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg und Bau eines Großflughafens Berlin-Brandenburg am Standort Schönefeld" nicht behandelt, und wann fällt dazu eine verbindliche Entscheidung der Bundesregierung angesichts der schon einmal verlängerten Frist am 15. März 1999?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Da zu wichtigen Eckpunkten der Privatisierungsverträge noch Untersuchungen und Abstimmungen durchgeführt werden mußten, wurden Terminverschiebungen der geplanten Kabinettbefassungen notwendig. Das Bundeskabinett hat in seiner Sitzung am 31. März 1999 entschieden.

69. Abgeordneter **Günter Nooke** (CDU/CSU)

Ist die Anbindung des Großflughafens Berlin-Brandenburg an das Berliner Autobahnnetz über die „A 113 neu" für einen erfolgreichen Vertragsabschluß notwendig, und wie beabsichtigt die Bundesregierung eine ausreichende finanzielle Vorsorge für den Bau der „A 113 neu" bis zur Inbetriebnahme des Großflughafens Berlin-Brandenburg sicherzustellen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die A 113 neu ist für die straßenmäßige Anbindung des Großflughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) unabdingbar. Sie ist im „Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten.

Die Entscheidung über die Finanzierung einer angemessenen Verkehrsanbindung des BBI zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung bleibt dem Bundeskabinett vorbehalten.

70. Abgeordneter **Dr. Bernd Protzner** (CDU/CSU)

Gibt es im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder – nach Kenntnis der Bundesregierung – bei der bundeseigenen Deutschen Bahn AG und ihren Tochtergesellschaften Pläne, Netzvorausplanungen, Netzskizzen, Verkehrszahluntersuchungen, welche eine Stillegung der Bahnstrecke Neuenmarkt/Wirsberg — Untersteinach — Kulmbach — Mainleus — Mainroth — Burgkunstadt — Hochstadt/Main — Mainz im Zuge der Realisierung der Schlömener Kurve vorgesehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Nach Mitteilung des Geschäftsbereichs Netz der Deutschen Bahn AG gibt es keine Überlegungen dieser Art.

71. Abgeordneter **Dr. Bernd Protzner** (CDU/CSU)

Welche verkehrlichen Ersatzmaßnahmen im Straßenbau zur Verbesserung des nichtschienengebundenen Güter- und Personenverkehrs wären nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nötig und vorziehbar im Zuge der B 289, insbesondere bei den Umgehungen Untersteinach, Kauerndorf, Rothwind/Mainroth?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Für den Straßenbau ergibt sich durch die Schiene (siehe Antwort zu Frage 70) keine Notwendigkeit für ergänzende Maßnahmen.

Gleichwohl sollen die zahlreichen unfallträchtigen Ortsdurchfahrten im Straßenzug der Bundesstraße 289 durch Ortsumgehungen ersetzt werden.

Im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen” sind deshalb die angesprochenen Verlegungen und Ortsumgehungen allesamt in der Stufe „Vordringlicher Bedarf” enthalten. Die zuständige bayerische Straßenbauverwaltung hat hierfür die Planungsarbeiten aufgenommen.

Die Verwirklichung der Projekte bedingt zunächst die Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen.

72. Abgeordneter
Norbert Röttgen
(CDU/CSU)

Bestehen seitens der Bundesregierung noch Bedenken, die vollständige Umsetzung des sog. „22-Punkte-Programmes” zur Regelung des Nachtflugs auf dem Köln/Bonner Flughafen (Nachtflugverbot für Frachtflugzeuge der S7-Gewichtsklasse sowie für Passagierflüge zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr) zu genehmigen, und in welchem Zeitraum ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Entscheidung über die beiden offenen Punkte trifft das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Nach § 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz führen die Länder bestimmte Aufgaben der Luftfahrt im Auftrag des Bundes durch. Dazu gehört auch die Erteilung (und Änderung) der Betriebsgenehmigung für Flugplätze (das sind Landeplätze und Flughäfen). Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wird lediglich im Rahmen des § 31 Abs. 2 Nr. 4 Luftverkehrsgesetz geprüft, ob und inwieweit durch eine Genehmigung oder Änderung der Genehmigung eines Flughafens die öffentlichen Interessen des Bundes berührt bzw. beeinträchtigt werden.

Ein Entscheidungsentwurf des Landes Nordrhein-Westfalen liegt dem BMVBW nicht vor.

73. Abgeordneter
Dr. R. Werner Schuster
(SPD)

Welche Tunnel sind auf der ICE-Neubaustrecke Frankfurt — Köln vorgesehen (Namen und Länge der Tunnel)?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Auf der ICE-Neubaustrecke Frankfurt — Köln (einschließlich Flughafenanbindung Köln/Bonn) sind folgende Tunnel vorgesehen:

Name des Tunnels	Länge des Tunnels
Schloß Röttgen	517 m
Flughafen (Köln/Bonn)	4 210 m
Troisdorf	627 m
Siegaue	2 502 m
Ittenbach	1 145 m
Aegidienberg	1 240 m
Rottbitze	820 m

Name des Tunnels	Länge des Tunnels
Günterscheid	1 130 m
Ammerich	755 m
Fernthal	1 555 m
Deesen	338 m
Deesener Wald	1 270 m
Dernbach	3 285 m
Himmelberg	2 395 m
Wahnscheid	735 m
Dickheck	570 m
Eichheide	1 750 m
Eichen-Diekenscheid	400 m
Lange Issel	1 015 m
Elzer Berg	1 110 m
Limburg	2 395 m
Idstein	2 069 m
Niedernhausen	2 765 m
Hellenberg	552 m
Schulwald	4 500 m
Breckenheim	1 150 m
Wandersmann Nord	1 145 m und 1 090 m
Wandersmann Süd	795 m
Kelsterbacher Spange	994 m
Kurve Sportfeld	1 886 m
Kurve Zeppelinheim	1 632 m

74. Abgeordneter **Dr. R. Werner Schuster** (SPD)

Welche Sicherheitsvorkehrungen sind bislang vorgesehen (ggf. getrennt nach Tunneln)?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Alle auf der ICE-Neubaustrecke Frankfurt — Köln planfestgestellten Tunnel werden gemäß der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln” erstellt.

Diese Richtlinie wurde in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik

Deutschland erstellt und von den für das Rettungswesen und den Katastrophenschutz zuständigen Länderministerien gebilligt. Sie beschreibt Art und Umfang der baulichen und betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen, die nach dem Stand der Technik notwendig sind, um in Eisenbahntunneln die Selbstrettung der Reisenden und des Eisenbahnpersonals sowie den Einsatz der Rettungsdienste zu ermöglichen.

Zusätzlich wurden in den Planfeststellungsverfahren aufgrund örtlicher Besonderheiten an einigen Tunneln in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Rettungsdiensten Modifizierungen in der Planung getroffen.

75. Abgeordneter **Dr. R. Werner Schuster** (SPD)

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem tragischen Unglück im Montblanc-Tunnel für die Neubaustrecke (bzw. getrennt nach Tunneln)?

Antwort der Staatssekretärin Elke Ferner vom 7. April 1999

Im Vergleich zum Montblanc-Straßentunnel wird es auf der ICE-Neubaustrecke Frankfurt — Köln keinen Mischverkehr von Personen- und Güterzügen geben. Alle Tunnel werden gemäß der oben genannten Richtlinie über Fluchtwege und Notausgänge zur Selbst- und Fremdrettung verfügen, so daß diese in Verbindung mit weiteren Maßnahmen (z. B. Verhinderung des Nothalts eines brennenden Zuges im Tunnel durch besondere technische Zugeinrichtungen) über die Sicherheitsvorkehrungen im Montblanc-Tunnel hinausgehen.

Über mögliche Konsequenzen aus dem Unglück kann zum jetzigen Zeitpunkt nichts ausgesagt werden, da bisher keine Erkenntnisse über den Schadensverlauf vorliegen, die auf eine Übertragbarkeit auf Eisenbahntunnel der Neubaustrecke Frankfurt — Köln schließen lassen.

76. Abgeordnete **Dr. Irmgard Schwaetzer** (F.D.P.)

Für welchen Zeitraum erwartet die Bundesregierung, daß bundesweit kein Straßenverkehrsprojekt des Bundesverkehrswegeplanes neu begonnen werden kann?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Bundesregierung beabsichtigt, den geltenden Bundesverkehrswegeplan 1992 zügig zu überarbeiten.

Soweit Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, wird die Bundesregierung Festlegungen treffen, welche weiteren Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 1992 bzw. des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Zeitraum bis zur Vorlage eines neuen Bundesverkehrswegeplans begonnen werden sollen. Ein genereller Verzicht auf neue Baubeginne ist nicht vorgesehen.

77. Abgeordnete **Dr. Irmgard Schwaetzer** (F.D.P.)

Ist es möglich, daß im sog. vordringlichen Bedarf befindliche Verkehrsprojekte im Zusammenhang mit der von der Bundesregierung angestrebten Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes neu beurteilt und abgestuft werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Im Rahmen der Überarbeitung des geltenden Bundesverkehrswegeplans ist vorgesehen, alle noch nicht realisierten oder in Bau befindlichen Projekte nach Maßnahme der noch festzulegenden Rahmenbedingungen und Vorgaben zu überprüfen. Welche Einzelmaßnahmen oder Maßnahmengruppen davon ausgehend einer erneuten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden, kann zur Zeit noch nicht gesagt werden.

78. Abgeordnete **Dr. Irmgard Schwaetzer** (F.D.P.)

Welchen Einfluß haben die Bundesländer auf die angesichts knapper Haushaltsmittel immer wichtiger werdende Reihenfolge der Verkehrsprojekte?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 1. April 1999

Die Bauwürdigkeit und Dringlichkeit erwogener Vorgaben der Bundesverkehrswegeplanung wird im Rahmen der vom Bund durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unter Einbeziehung ökologischer und städtebaulicher Kriterien und Ergänzung um zusätzliche, die Bedeutung des Einzelprojektes betreffende Kriterien ermittelt. Der entsprechende Vorschlag des Bundes zur Dringlichkeitsreihung der einzelnen Verkehrsprojekte wird im Entwurf mit den Ländern abgestimmt, so daß deren Interessen gewahrt werden.

79. Abgeordnete **Rita Streb-Hesse** (SPD)

Welchen Einfluß hat das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes zum Anwohnerparken in Frankfurt auf die Beschleunigung der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Ein Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit der Zielrichtung, die rechtlichen Voraussetzungen für die Verbesserung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung in dicht bebauten Stadtquartieren ohne ausreichende private Stellfläche zu schaffen, wird in Kürze den Bundesressorts, den Bundesländern und den Verbänden zur Stellungnahme übermittelt und voraussichtlich noch vor der Sommerpause dem Gesetzgeber zugeleitet. Dabei werden verfügbare Beschleunigungsmöglichkeiten genutzt, ohne daß es des jüngsten Urteils des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes bedurft hätte.

80. Abgeordnete **Rita Streb-Hesse** (SPD)

Wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die derzeitige Regelung der Tempo-30-Zonen bei der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf der Grundlage der Vorschläge des Deutschen Städtetages verändern und den Antrag des Landes Hessen „Entschließung des Bundesrates zur generellen Einführung von ‚Tempo 30' in geschlossenen Ortschaften", BR-Drucksache 636/93 vom 8. September 1993, einbeziehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Die Bundesregierung prüft derzeit, wie die Festlegung der Koalitionsvereinbarung zur Geschwindigkeit innerorts am besten umgesetzt werden kann. Dabei steht sie im Kontakt mit dem Deutschen Städtetag. Dessen Vorschlag aus dem Jahr 1988 wird in die Überlegungen ebenso einbezogen wie die Vorstellungen anderer kommunaler Spitzenverbände, Anträge von Länden und Anregungen von weiteren Verbänden.

81. Abgeordnete **Rita Streb-Hesse** (SPD)

Durch welche Festlegungen sollen Umweltaspekte wie Kraftstoffverbrauch, Lärm- und Abgasemissionen berücksichtigt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Bei den Überlegungen werden Aspekte der Lärm- und Abgasbelastung mit einbezogen. Gesonderte Festlegungen dazu kann es im Rahmen einer Geschwindigkeitsregelung jedoch nicht geben.

82. Abgeordnete **Rita Streb-Hesse** (SPD)

Spielen Vergleiche im europäischen Maßstab mit Berücksichtigung komplexer Regelungen für Verkehr, Wohnen und Sicherheit bei der Novellierung der StVO auch eine Rolle?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 6. April 1999

Ja, insbesondere die Verkehrsunfallstatistik im europäischen Vergleich ist Anhaltspunkt für die Prüfung positiver Erfahrungen des europäischen Auslands auf ihre Übertragbarkeit in das deutsche Straßenverkehrsrecht. Darüber hinaus sichern Gremien der EU, der ECE und der CEMT den kontinuierlichen Erfahrungsaustausch.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

83. Abgeordneter
Dr. Paul Laufs
(CDU/CSU)

Hat die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung gemäß ihrer Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament über Umweltvereinbarungen [Dok-KOM (96) 561 endg. vom 27. November 1996] mit dem Verband der Europäischen Automobilindustrie (ACEA) über die Selbstverpflichtungserklärung des ACEA zur Reduktion der CO_2-Emissionen aus Personenkraftfahrzeugen vom 27. Juli 1998, die vom Umweltministerrat am 6. Oktober 1998 in Luxemburg gebilligt wurde, einen rechtsverbindlichen Vertrag abgeschlossen, und falls ja, welches sind die Bestimmungen über Monitoring und Sanktionen?

84. Abgeordneter
Dr. Paul Laufs
(CDU/CSU)

Falls nein, wann soll ein Vertrag abgeschlossen werden?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Simone Probst vom 31. März 1999

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die Europäische Kommission mit dem Verband der Europäischen Automobilindustrie (ACEA) keinen rechtsverbindlichen Vertrag über die Selbstverpflichtungserklärung des ACEA zur Reduktion der CO_2-Emmissionen aus Personenkraftfahrzeugen abgeschlossen. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist auch nicht beabsichtigt, einen solchen Vertrag abzuschließen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß auch die am 23. März 1995 gegenüber den Bundesministern Dr. Angela Merkel und Matthias Wissmann abgegebene nationale Verbrauchszusage des VDA keine Rechtsverbindlichkeit hat. Diese Zusage war Leitlinie für die europäischen Verhandlungen.

85. Abgeordneter
Dr. Michael Meister
(CDU/CSU)

Welche gemeinsame Position verfolgt die Bundesregierung im Hinblick auf die in der Koalitionsvereinbarung projektierte Novelle der Sommersmog-Verordnung in Hinsicht auf den geplanten Zeitpunkt und die inhaltlichen Ziele der Novelle, vor dem Hintergrund, daß Bundeskanzler Gerhard Schröder laut Presseberichten (u. a. Kölner-Stadt-Anzeiger vom 12. März 1999) die Pläne des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, bei

Überschreitung der Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm ein generelles Tempolimit auszusprechen, zu den Projekten der Regierungskoalition zählen, die der Wirtschaft schaden?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Simone Probst vom 31. März 1999

Die Regierungsparteien haben in ihrer Koalitionsvereinbarung beschlossen, das sog. Ozongesetz aus dem Jahre 1995 zu novellieren. Gemeinsame Position der Bundesregierung ist es, mit einer solchen Regelung bei erhöhten sommerlichen Ozonkonzentrationen durch kurzfristige Maßnahmen einem weiteren Anstieg der Ozonspitzenkonzentrationen entgegenzuwirken. Hierzu ist die temporäre Reduzierung der sog. Ozonvorläufer Stickstoffoxide und flüchtige Kohlenwasserstoffe aus allen maßgeblichen anthropogenen Quellen erforderlich. Ein Entwurf der Bundesregierung liegt noch nicht vor. Die künftige Regelung soll aber sowohl die gesundheitlichen Auswirkungen erhöhter Ozonkonzentrationen auf die Menschen als auch die Auswirkungen kurzfristiger Maßnahmen auf die Wirtschaft in angemessener Weise berücksichtigen.

86. Abgeordneter **Dr. Michael Meister** (CDU/CSU)

Welche Schlußfolgerungen zieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang hinsichtlich des Flug-, Bahn- und Schiffsverkehrs sowie der produzierenden Wirtschaft?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Simone Probst vom 31. März 1999

Auf die Antwort zu Frage 85 wird verwiesen.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

87. Abgeordneter **Carsten Hübner** (PDS)

Ist eine endgültige Entscheidung getroffen worden über die Verwendung der im Haushalt 1998 eingestellten und für Projekte der Entwicklungszusammenarbeit mit Indien bzw. Pakistan vorgesehenen 220 Mio. DM Entwicklungshilfe, die im Gefolge der Kerntests der beiden Staaten im Frühsommer des vergangenen Jahres als Sanktionsmaßnahme nicht ausgereicht wurden?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Uschi Eid vom 7. April 1999

Von den 1998 für beide Länder vorgesehenen FZ-Verpflichtungsermächtigungen wurden 250 Mio. DM (Indien: 190 Mio. DM, Pakistan: 60 Mio. DM) nicht in Anspruch genommen.

88. Abgeordneter **Carsten Hübner** (PDS)

Wurden die Gelder zur Finanzierung der überplanmäßigen Ausgaben im Haushalt 1998 des Einzelplans 23 verwendet, oder wurden die Gelder zur Finanzierung anderer nicht zum Einzelplan 23 gehörigen Aufgabenstellungen verwendet?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Uschi Eid vom 7. April 1999

Bei den in der Antwort auf Frage 87 dargestellten Mitteln handelte es sich um Verpflichtungsermächtigungen, die nicht zur Finanzierung überplanmäßiger oder sonstiger Ausgaben eingesetzt werden können.

89. Abgeordneter **Carsten Hübner** (PDS)

Wie soll für 1999 und weitere Jahre sichergestellt werden, daß in ähnlichen Fällen ein hundertprozentiger Einsatz für entwicklungspolitische Zwecke und im laufenden Haushaltsjahr gewährleistet werden kann?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Uschi Eid vom 7. April 1999

Durch die Bemessung der Höhe der Verpflichtungsermächtigung und ihre Aufteilung gemäß vertraulichen Erläuterungen setzt das Parlament den finanziellen Rahmen für die bilaterale Finanzielle und Technische Zusammenarbeit.

Die Bundesregierung ist bemüht, diesen Rahmen nach Möglichkeit in vollem Umfang auszuschöpfen, wobei sowohl das Haushaltsrecht als auch entwicklungspolitische Rahmenbedingungen beachtet werden.

90. Abgeordneter **Carsten Hübner** (SPD)

Welche rechtlichen Grundlagen gibt es für eine mögliche anderweitige Verwendung von Haushaltsmitteln, die vom Deutschen Bundestag als Gesetz verabschiedet wurden?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dr. Uschi Eid vom 7. April 1999

Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen des Haushalts sind die „Finanzverfassung" (Artikel 104a bis 115 GG), das Haushaltsgrundsätzegesetz, die Bundeshaushaltsordnung (BHO), die Verwaltungsvorschriften zur BHO und die jährlichen Haushaltsgesetze des Bundes.

Instrumente der Haushaltsdurchführung zur anderweitigen Verwendung von Haushaltsmitteln sind insbesondere die Deckungsfähigkeit gemäß §§ 20 und 46 BHO, über- und außerplanmäßige Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen gemäß § 37 BHO sowie die Bildung von Ausgaberesten gemäß § 45 i. V. m. § 19 BHO.

Bonn, den 9. April 1999

MEIER DRUCK Seite 10 - F8 01.03.1999